

IT機器に関する補助制度の概要

IT機器に係る助成例(平成20年度)

エコドライブ(EMS)導入支援制度	NEDO(独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構)、国土交通省	対象経費(対象機器の購入費用及び取付費用)の1/3
デジタル式GPS-AVMの普及事業	NEDO	GPS-AVMの基地局関連機器導入価格の1/3
東京都映像記録型エコドライブ支援機器導入支援事業	東京都	映像記録型エコドライブ支援機器の本体、解析ソフト等の本体の1/2
ドライブレコーダー導入助成事業	(社)日本バス協会	ドライブレコーダー車載器について定額(1万円)
EMS(エコドライブ管理システム)・ドライブレコーダー機器導入促進助成事業	(社)全日本トラック協会	ドライブレコーダーの車載器について定額(1万円)
安全装置(映像記録型ドライブレコーダー)装着に関する助成	(社)東京都トラック協会	車載器、解析ソフトそれぞれに定額(5万円)を上限に助成
事故防止機器助成	全国トラック交通共済共同組合連合会	ドライブレコーダー、デジタコ等について各共済組合の予算内で助成

エコドライブ管理システム(EMS)導入支援制度

トラック・バス・タクシー事業者などのEMS関連機器導入費用の一部を補助

国土交通省では、自動車運送事業者等のエコドライブを推進するため、経済産業省と連携してエコドライブ管理システム(EMS)用機器の導入に対する支援を実施します。具体的には、独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)のエネルギー使用合理化事業者支援事業を活用します。

自動車運送事業者の皆さんは、EMS用機器について、リースによる導入を希望する場合、EMS普及事業者((財)運輸低公害車普及機構等)に参加申込みを行っていただき、EMS普及事業者とEMS用機器のリース契約を締結して、エコドライブ実施データを定期的にEMS普及事業者に報告することとなります。

EMS用機器の概要

- 1 車載器**
 - <車載器本体> ドライバーの運転したデータ(車速、走行距離、運行時間等)をメモリーカード等に記録する装置。
 - <メモリーカード> 車載器から取得したデータを記録するための記録媒体 弊
- 2 事業所用機器**
 - <メモリーカードリーダー> メモリーカードに記録したデータをパソコン等に読み込む装置
 - <分析ソフト> 読み込んだデータを、エコドライブの観点から分析するためのソフト 弊

加速度が大きすぎたり、必要以上にアイドリングをした場合に警告音等で知らせることで、ドライバーのエコドライブを支援!

デジタル式GPS-AVMシステムの普及事業について

デジタル式GPS-AVMシステムの導入により、タクシー事業者の省エネ対策を推進

概要

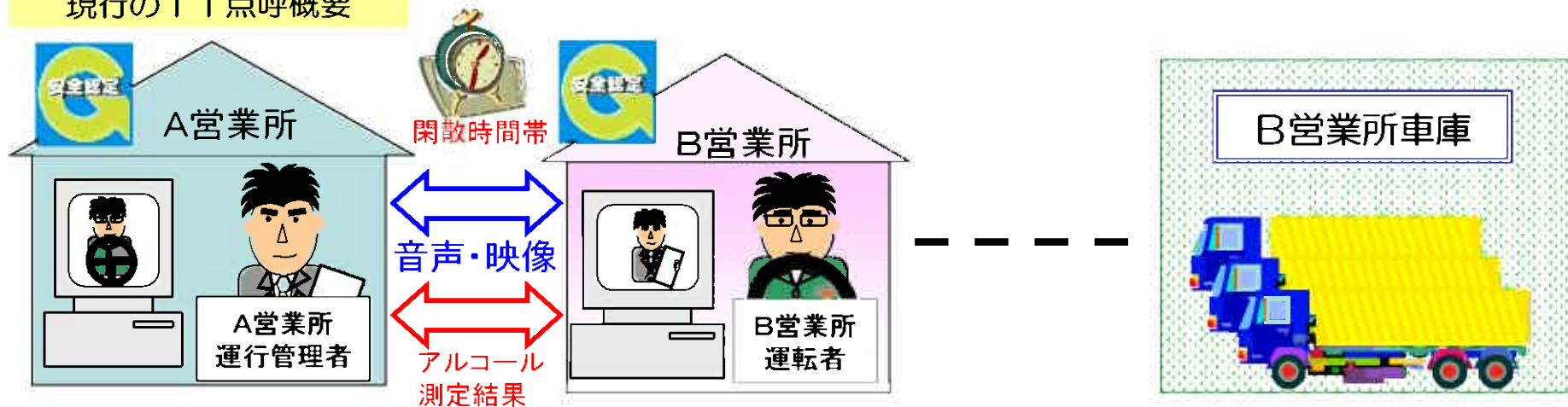
<デジタル式GPS-AVMシステム>

客の呼び出し地点から最短距離にあるタクシーを強制配車することを可能とするデジタル式GPS-AVMシステムを普及させるため、システム関連機器導入費用の一部を補助し、タクシーの効率的配車による空車走行の削減を図る。

国土交通省 国土政策局 自動車課

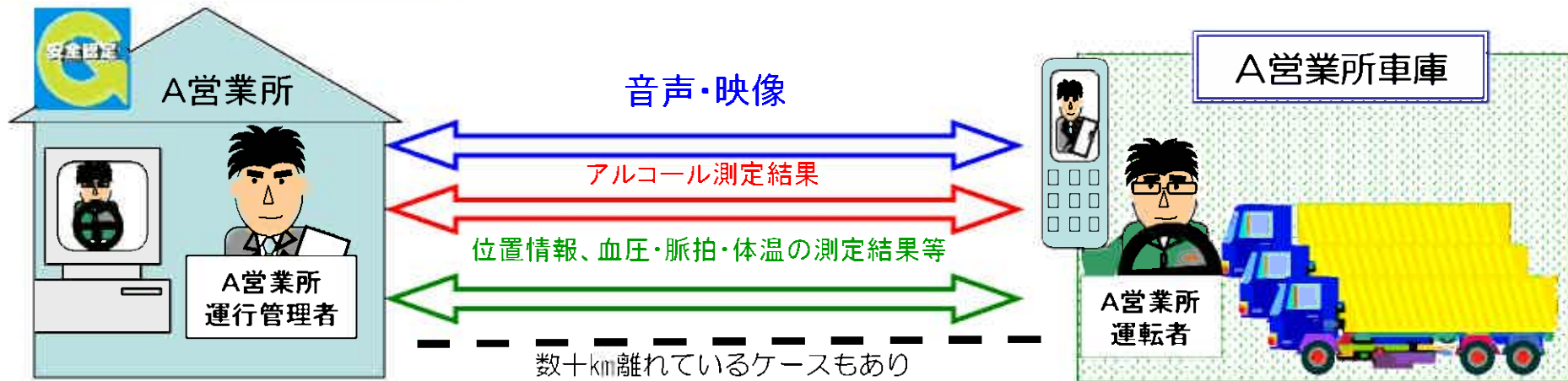
別表 2. 運行管理制度（10）IT点呼に係る要件の拡大

現行のIT点呼概要



運転者の疾病、疲労、飲酒等の状況が確認でき、かつ、飲酒状況に関する測定結果が自動的に記録・保存できる機器を使用し、点呼を実施するもの。なお、機器は営業所に設置されたものでなければならない。

実証実験でのIT点呼概要



実証実験では、カメラ付き携帯電話を使用し、これまでの固定機器に代わり 移動端末 でのIT点呼を検証している。また、実施場所についても営業所に限らず、車庫における点呼を検証している。

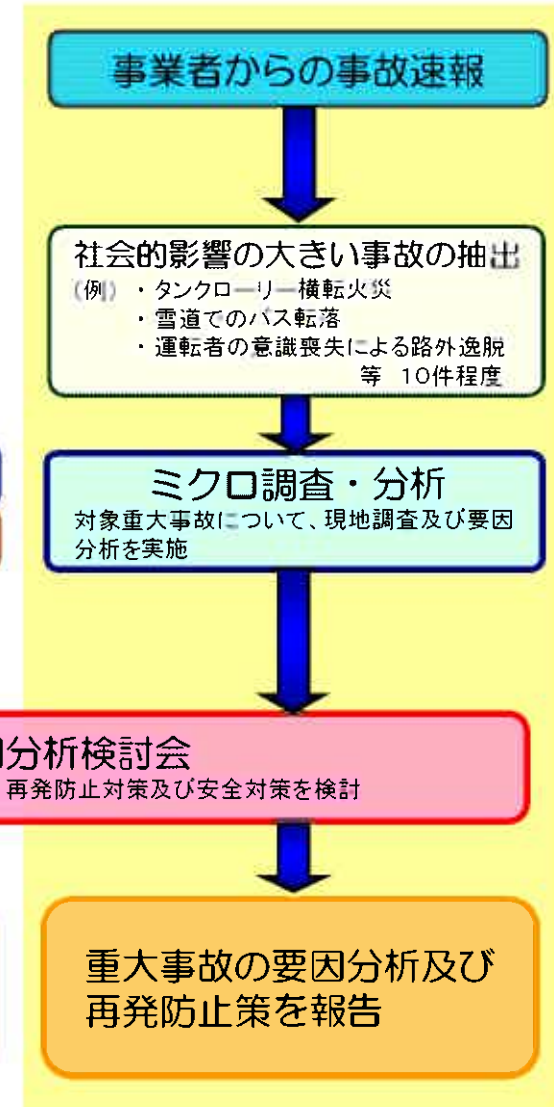
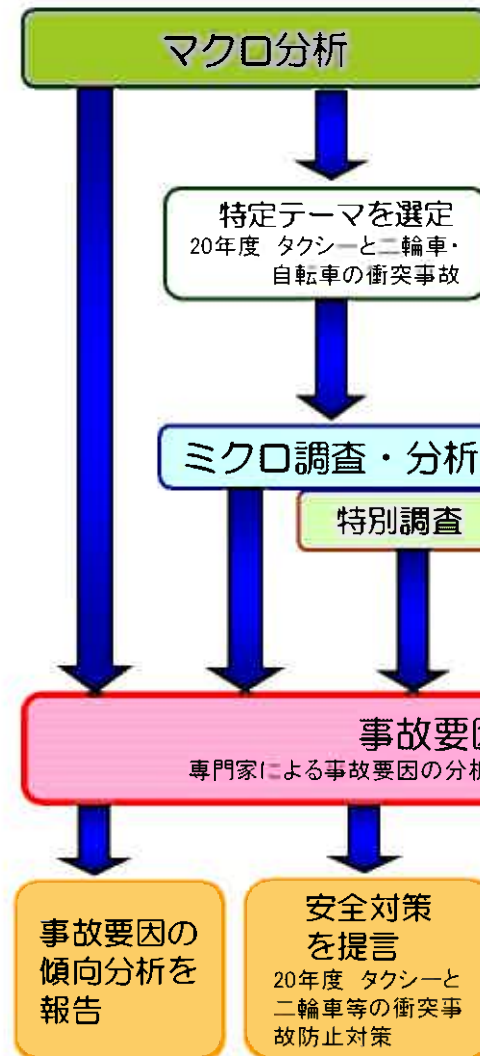
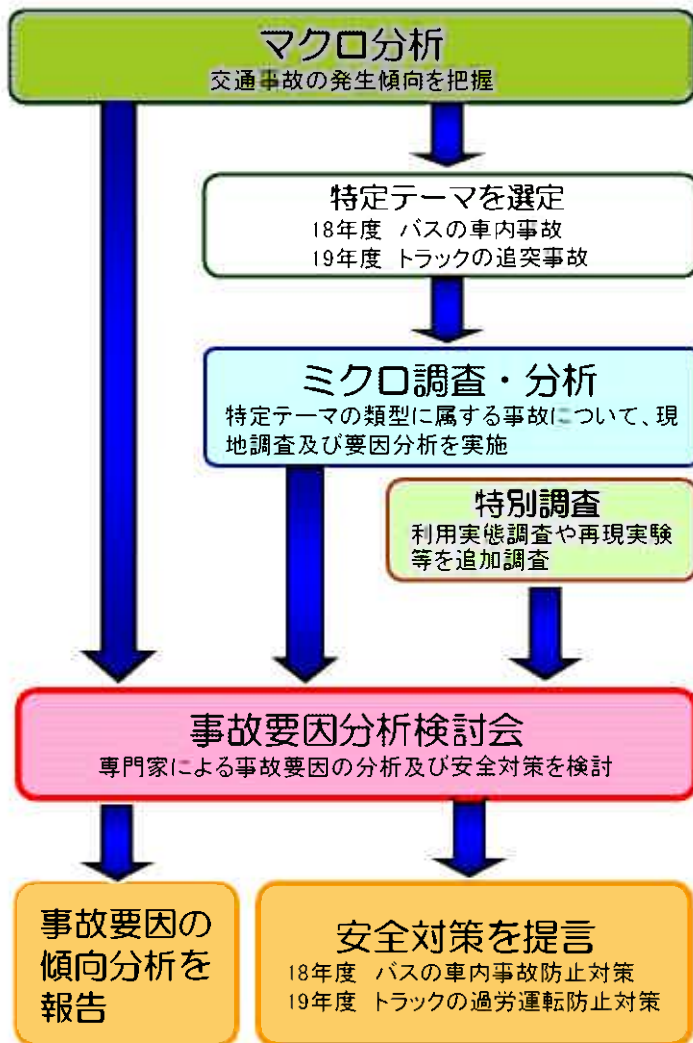
別表 3. 事故情報の活用充実（1）業界全体での事故情報の共有①

自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会

従来



平成20年度



別表 3. 事故情報の活用充実(1) 業界全体での事故情報の共有②

自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会

調査・分析事例

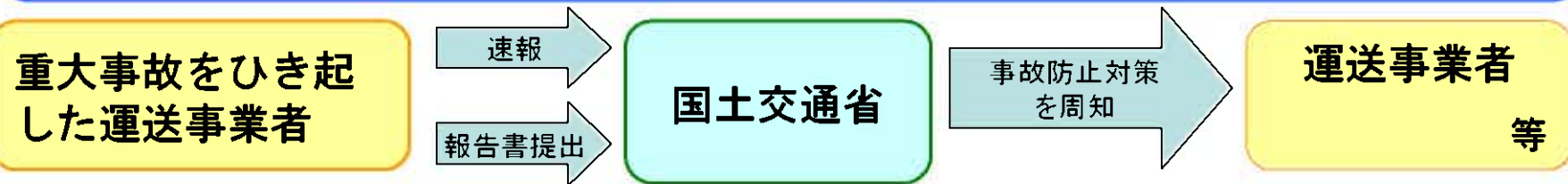
平成21年3月5日現在

No	運輸局	発生年月	発生場所 (道路名)	事業 の種類	事故 等の 種類	死傷状況			当時の状況
						死亡	重傷	軽傷	
1	東北	20.1	山形県鶴岡市 (国道)	乗合	健康 起因	0	0	0	高速バスが国道を走行中、トンネル内で運転者の具合が悪くなり意識が朦朧となったため、緑石に2回接触した。気付いた乗客が、ハンドルを握って緑石に接触させながら減速させ、意識が回復した運転者がブレーキをかけて停車した。
2	関東	20.1	青森県青森市 (国道)	貸切	転落	1	2	20	当該貸切バス運転者は、国道を市中心部に向け運行中、圧雪凍結の下り坂右カーブで減速が遅れ、ガードレールを突き破り、道路左側の谷(約5m)に当該車両の左側面を下にして転落した。この事故により、乗客1名が死亡し、乗客2名が重傷、乗客20名が軽傷を負った。
3	関東	20.7	東京都大田区 (その他道路)	乗合	死傷	1	0	0	当該バス運転者は、駅のバスロータリーのバス停から発車したところ、右側から歩いてくる歩行者に気づき一旦停車、その後、歩行者が立ち止まって誤ってくれたため再発進したところ、バスの車外から「止まれ！」という声が聞こえ、停車して車外を確認したところ別な歩行者を巻き込んでいた。この事故により、歩行者が死亡した。
4	関東	20.9	埼玉県本庄市 (その他道路)	乗合	車内	1	0	0	当該バス運転者は、当該バス停において待っていた2名を乗車扱いしていた際、1名が乗車してもう1名が乗車しようとしたところ、当該運転者は乗車したものと勘違いし、扉を開けて発車したため、乗ろうとしていた乗客が転倒してバスの後輪で両足を挟みこまれた。この事故により、バスに乗ろうとしていた乗客が死亡した。
5	関東	20.8	東京都板橋区 (自動車専用道路)	貨物	転覆	0	1	0	当該トラクタートレーラ運転者は、東京でガソリン(16kl)軽油(4kl)を積載し、自動車専用道路を運行中、他路線との合流所付近カーブにおいて横転し、側壁に衝突して、その衝撃でタンクの蓋が開き漏れた積み荷に引火して炎上した。この事故により、当該運転者が重傷を負った。
6	中部	20.2	岐阜県瑞穂市 (その他道路)	貨物 (乗合)	衝突	1	2	11	路線バスが乗客13名を乗せ運行中、県道交差点を直進しようとしたところ、交差する道路の左側から交差点に進入してきたトレーラーと衝突した。衝突によりバス運転者が車外に投げ出されたため、路線バスは運転者不在のまま約50m走行し、道路左側の駐車場の鉄柱に衝突して停止した。この事故により、バス運転者が死亡し、バスの乗客13名が重傷を負った。
7	中部	20.4	長野県木曾郡木曾村 (国道)	貨物	衝突	0	1	0	トラックが国道を走行中、緩やかなカーブでセンターラインをオーバーし、左に急ハンドルを切ったが、対向車両もハンドルを切り、車両前部右面が衝突した。相手方車両の運転者が重傷を負った。
8	九州	20.9	大分県玖珠郡九重町 (その他道路)	貨物	衝突	0	0	1	トラックが上り下りの続く山間部を走行し、T字交差点に差し掛かったところ、その手前でブレーキ故障に気づき、センターブレーキで減速したが間に合わず、交差点に進入、右折して横転し火災となった事故。当該運転者が軽傷を負った。
9	中部	20.7	愛知県半田市 (国道)	乗用	死傷	1	0	0	当該タクシーが空車で片側2車線の道路を走行中、道路右手より大声がしたため、そちらに目を向けたところ、前方の道路上に倒れていた人に気付かず、横断して死亡させた事故。
10	中国	20.8	岡山県新見市 (自動車専用道路)	貸切	衝突	0	0	0	貸切バスが高速道路を走行中、運転者は時々眠気がさしていたにもかかわらずそのまま走行し、当該事故現場で中央分離帯を突き破り、対向車線に出て停車した事故。この事故により、運転者と乗客の2人が軽傷を負った。
11	中国	20.4	大阪府柏原市 (自動車専用道路)	貸切	死傷	0	0	10	トンネル内において、貸切バスが渋滞で減速したトラックや乗用車等合計3台に追突した。この事故により、乗客6名と乗用車等の4名が軽傷を負った。

別表3. 事故情報の活用充実（2）事故速報の報告範囲及び報告時期の見直し

重大事故報告制度の概要

- 重大事故をひき起こした運送事業者は、24時間以内に事故の概要を運輸監理部長又は運輸支局長に速報し、30日以内に報告書を提出することとされている。
- 国土交通大臣又は地方運輸局長は、必要に応じ事故防止対策を定め、自動車使用者、自動車分解整備事業者その他の関係者にこれを周知させることとなっている。



報告書の提出が必要となる主な事故（30日以内）

1. 自動車の転覆、転落、火災、踏切における鉄道車両と衝突若しくは接触した事故
 2. 死者又は重傷者を生じた事故
 3. 自動車に積載した危険物、火薬類、高压ガス、核燃料物質、RI、劇毒物、その他可燃物の飛散・漏洩事故
 4. 操縦装置又は乗降口の扉を開閉する操作装置の不適切な操作により旅客に傷害が生じた事故
 5. 運転者の疾病により運転を継続することができなくなったもの
 6. 自動車の装置の故障により自動車が運行できなくなったもの
 7. その他国土交通大臣が特に必要と認めたもの
- （例）・20人以上の軽傷者を生じた事故
・飲酒、酒気帯び、無免許、無資格、覚せい剤等薬物の乱用、居眠り等悪質な法令違反の事故

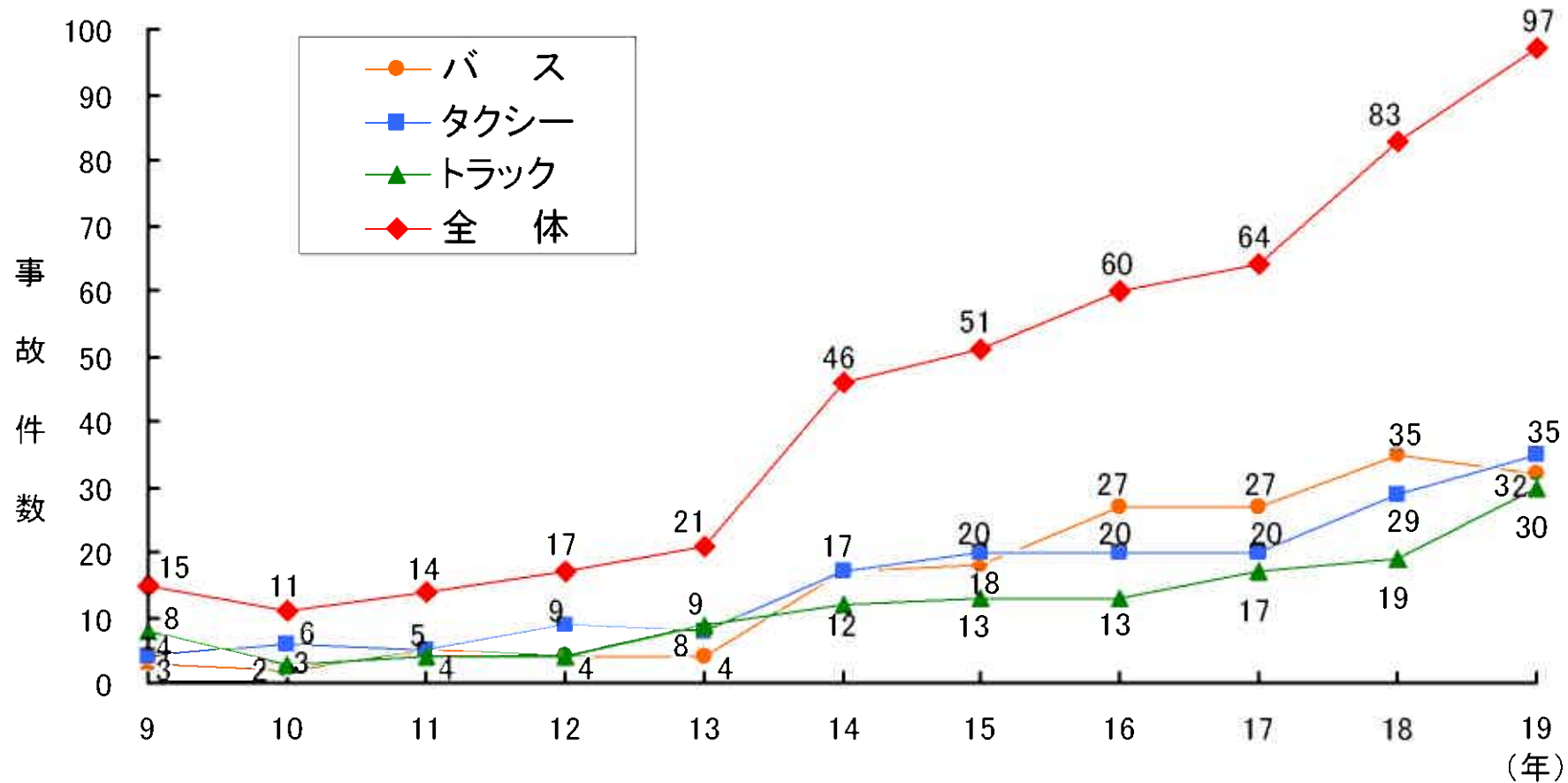
等

速報が必要となる主な事故（24時間以内）

- ・報告書の提出が必要となる上記事故のうち、1. であり、かつ、2. 又は3. であるもの

別表 4. 運転者対策の充実・強化（1）運転者の健康管理に係る指針の作成

健康起因の事故発生状況



出典：国土交通省資料（自動車事故報告規則に基づく報告書より作成）

別表 4. 運転者対策の充実・強化（2）事故歴等の把握①

運転者の事故歴等の把握

地方運輸局等は、自動車運送事業者に対し、新たに運転者として雇い入れた者については、自動車安全運転センターが発行する運転記録証明書を取得するなどして運転者の過去の事故歴等を把握するよう、指導することとされている。

運転記録証明書

発行機関：自動車安全運転センター
 証明内容：過去5年間、3年間または1年間の
 交通違反、交通事故及び運転免許
 の行政処分の記録
 発行手数料：1通につき700円

無事故・無違反証明書

発行機関：自動車安全運転センター
 証明内容：無事故・無違反で経過した期間
 （ただし、昭和44年10月1日以降に限る。）
 発行手数料：1通につき700円

102-0084 東京都千代田区二番町3		発理番号 2007000011 P001-1
日本 次郎 殿		
運 転 記 録 証 明 書		
中 氏 名	日本 次郎	
生 年 月 日	昭和 25 年 1 月 10 日生	
免 許 証 番 号	3 0 2 3 4 5 6 7 8 9 0 0	
行政処分の概要	日 回	累 積 点 数
年 月 日	内 容	点 数
平成16年 9月10日	安全運転監視違反（軽微事故）	8 点
平成16年10月15日	停止 30日（期間 29日）	8 点
平成17年 7月10日	信号無視（赤色灯）	2 点
平成18年 3月15日	速度超過（20以上25未満）罰金	2 点
以下空白		
平成 19 年 6 月 4 日 現在の過去 3 年間の記録は、上記のとおりであることを証明します。		
平成 19 年 6 月 6 日 自動車安全運転センター 東京都事務所		

別表 4. 運転者対策の充実・強化（2）事故歴等の把握②

適性診断の概要

運転者の性格、安全運転態度、認知・処理機能等について、心理・生理面から個人の特徴を把握し、運転者に対し安全運転に役立つようきめ細やかなアドバイスを与えることを目的として実施。平成13年9月（旅客は平成14年2月）からは、初任運転者、高齢運転者及び事故惹起運転者に対する診断を新たに設定し、受診を義務付けているところ（義務診断）。

種類	対象者	受診時期	診断時間	内容
一般診断	任意	任意	約2時間	運転性向の基本要因に係る諸特性を測定。
初任診断	初任運転者	事業用自動車の運転者として選任する前。	約2時間20分	プロドライバーとしての自覚、事故の未然防止のための運転行動等の留意点等を助言・指導。
適齢診断	高齢運転者	65歳以上75歳未満の運転者は3年に1回。 75歳以上：1年に1回。	約2時間20分	加齢による身体機能の変化、運転行動への影響を認識させ、身体機能の変化に応じた運転行動を助言・指導。
特定診断Ⅰ	死亡又は重傷事故を起こし、かつ、当該事故前の1年間に事故を起こしたことがない者。 軽傷事故を起こし、かつ、当該事故前の3年間に事故を起こしたことがある者。	事故を起こした後、再度、事業用自動車に乗務する前。	約2時間40分	交通事故の状況等を聴取し、運転経歴等を参考に、交通事故の再発防止に必要な運転行動等を助言・指導。
特定診断Ⅱ	死亡又は重傷事故を起こし、かつ、当該事故前の1年間に事故を起こした者。		約5時間	交通事故の状況等を聴取し、事故を引き起こす運転特性及び背景要因等を参考に、運転行動等について助言・指導。

※ は、義務診断。

別表 6. 事後チェック機能の充実・強化（1）監査要員の増員

監査担当組織及び職員数の推移

監査担当組織

- 平成14年7月、地方運輸局及び運輸支局において、事後チェックに対応した監査組織を整備
- 平成18年7月、スタッフ制に移行し（地方運輸局に自動車監査官を、運輸支局に運輸企画専門官（監査担当）を配置）、監査を弾力的に行える体制を整備するとともに、監査担当職員を大幅に増員

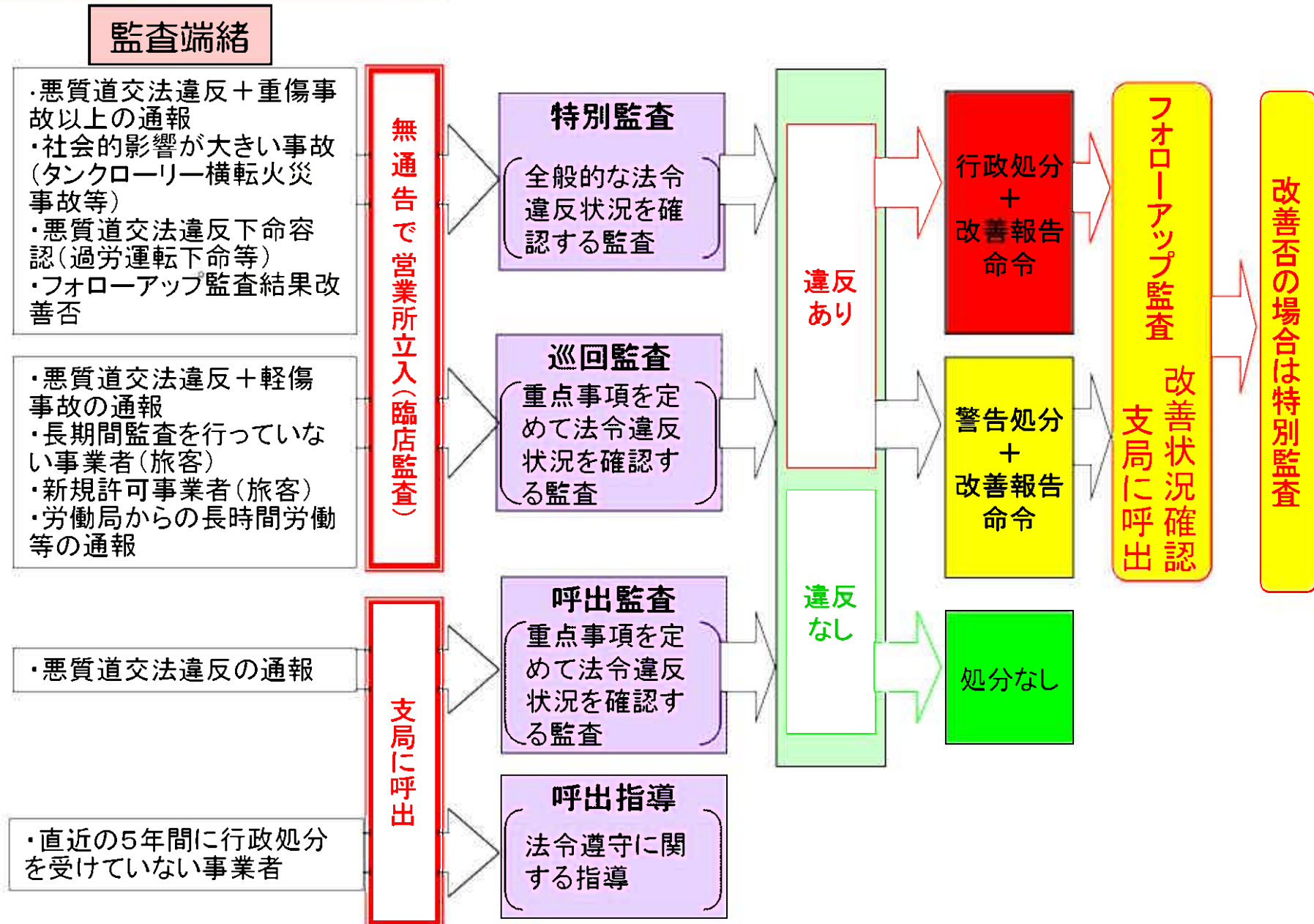
監査担当職員数の推移

監査担当職員数の推移 (人)

	地方運輸局	運輸支局	合計
平成14年7月	45	63	108
平成15年度末	45	63	108
平成16年度末	45	65	110
平成17年度末	45	76	121
平成18年度末	60	106	166
平成19年度末	67	133	200
平成20年度末	67	163	230

別表 6. 事後チェック機能の充実・強化（2）効率的な監査の実施①

監査・処分の全体イメージ



別表 6. 事後チェック機能の充実・強化（2）効率的な監査の実施②

監査の種類

（1）事業者の営業所に向いて実施する監査（臨店監査）

特別監査 社会的影響の大きい事故を引き起こした事業者等に対し、全般的な法令違反状況を確認する監査

巡回監査 事故、苦情又は都道府県公安委員会等からの通報等により、法令違反の多いと疑いがある事業者等に対し、原則として重点事項を定めて行う監査

（2）事業者を運輸支局に呼び出して実施する監査

呼出監査 都道府県公安委員会等からの通報等により、違法性があり、監査を必要とする場合に事業者を呼出し、原則として重点事項を定めて行う監査

呼出指導 法令違反のみられない事業者について呼出方式で行う法令遵守に関する指導

監査の対象

制裁的監査（法令違反事業者等に対する行政処分を視野に入れた監査）（例）	予防的監査（事故を引き起こす又は法令違反を犯す前の予防的な監査）（例）
<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業用自動車の運転者が明らかに第一当事者と推定される死亡事故及び悪質違反（※）を伴う事故等で社会的に影響の大きな事故を引き起こした事業者（特別監査） <li style="padding-left: 20px;">※悪質違反：酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転、薬物等使用運転、無免許運転、無車検（無保険）運行及び救護義務違反（ひき逃げ） ・ 事業用自動車の運転者が悪質違反を犯した事業者（特別監査） ・ 事故・苦情や労働基準当局、都道府県公安委員会等からの通知を受けた事業者（巡回監査等） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 概ね6月以内に運輸開始した新規許可事業者若しくは営業区域拡大の認可を受け、又は増車の届出を行った事業者（巡回監査） ・ 営業所に向いて実施する監査を長期間実施していない事業者（巡回監査） ・ 監査等の結果により行政処分を受け、事業の改善の状況の報告を課した事業者（呼出監査） ・ 監査等の実施結果により、行政処分等を受け、事業の改善についての呼出出頭及び改善の状況報告を課した事業者であって、出頭を拒否した者、報告内容が履行されず事業の改善が見られない者（特別監査） <p>等</p>

別表 6. 事後チェック機能の充実・強化（2）効率的な監査の実施③

監査における主な確認事項

1. 事業計画の遵守状況

営業区域、営業所、事業用自動車車庫、事業用自動車の数

2. 社会保険等の適正加入状況

トラック事業、タクシー(特定特別監視地域の新規事業者)事業に限る。

3. 運行管理の実施状況

- ・ 運行管理体制の整備(運行管理者の選任・指導監督、運行管理規程に係る規制の遵守)
- ・ 過労運転等の防止(勤務時間・乗務時間等に係る基準の遵守、運転者の健康状態の把握、疾病・疲労・飲酒等のある運転者の乗務禁止等)
- ・ 点呼の実施、点呼の記録・記録の保存、乗務の記録・記録の保存、運行記録計による記録・記録の保存
- ・ 運転者の選任に係る規制の遵守(特に日雇い等)
- ・ 運転者の指導監督(事故惹起者・初任者・高齢者の特別指導・適性診断の受診及びタクシーにおける新任者の10日間の指導)
- ・ 事故の記録・保存、自動車事故報告規則に基づく事故の報告、事故防止対策の実施
- ・ 運行管理者に対する研修の受講(死亡・重傷事故又は違反を惹起した営業所の責任ある運行管理者に対する特別講習を含む。)

4. 車両管理の実施状況

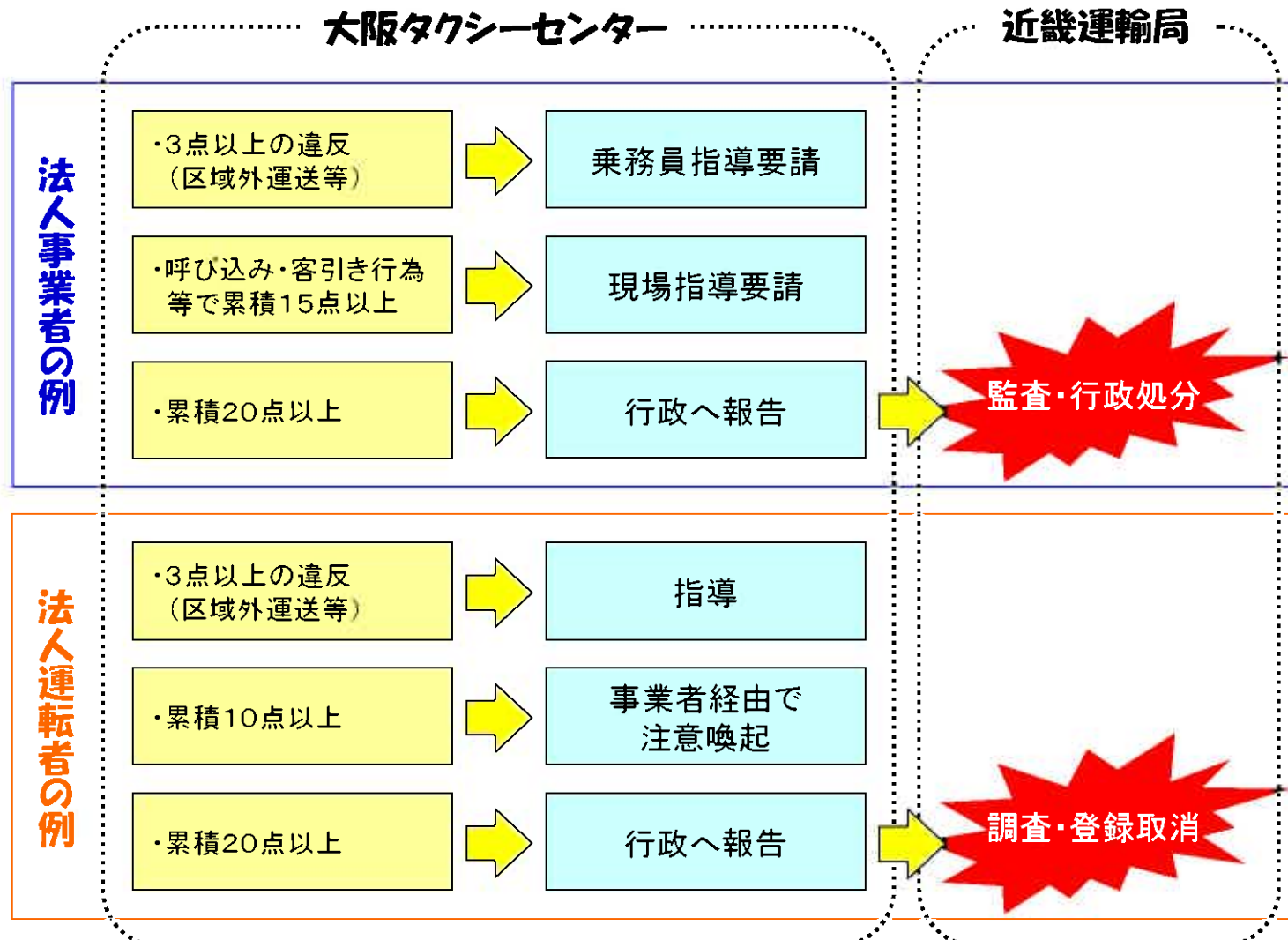
- ・ 定期点検の実施等
- ・ 車両管理体制の整備(整備管理者の選任等)
- ・ 整備管理者に対する研修の受講 等

5. 前回実施された監査等において特に改善を指示した事項の改善状況

別表 6. 事後チェック機能の充実・強化（2）効率的な監査の実施④

大阪タクシーセンターにおける違法行為に対する措置

大阪タクシーセンターにおいて、道路運送法等関係法令に違反する行為の防止及び是正を図るための指導業務を効果的に推進するため、街頭指導及び苦情処理において現認又は確認した違法行為に点数制度を導入するなどの取扱いについて、「タクシー乗務員等の違法行為に対する措置要綱」として近畿運輸局が平成18年8月に制定し、同年10月から適用開始。



街頭指導の状況



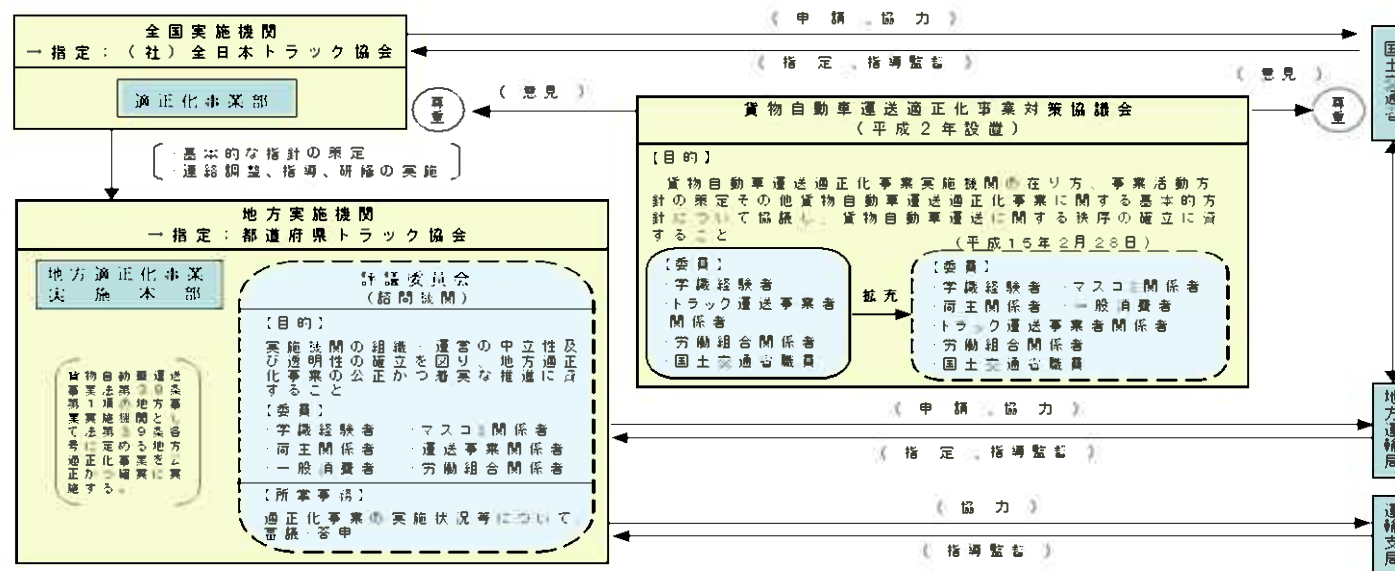
電照式サインカーによる夜間街頭指導の状況

別表 6. 事後チェック機能の充実・強化（3）連携する民間団体職員に対する研修

トラックに係る運送適正化実施機関の概要

全国実施機関（社団法人全日本トラック協会）は、全国適正化事業として、地方適正化事業の円滑な実施を図るための基本的な指針の策定、連絡調整、指導、適正化事業指導員に対する研修、広報・啓発活動を行っている。

地方実施機関（各都道府県トラック協会）は、地方適正化事業として、トラック運送事業者に対する指導、広報・啓発活動、苦情処理、地方運輸局等に対する協力等の活動を行っている。



地方実施機関の巡回指導件数

	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度
全国計	22,995	24,319	27,261	30,549	31,174

※巡回指導の結果、事業者評価がD(調査項目に占める「適」の割合が60%~70%未満)又はE(60%未満)であって改善が図られない場合は、巡回監査の対象となる。

別表 6. 事後チェック機能の充実・強化（４） 監査における関係省庁間の連携

＜厚生労働省との連携＞

○地方運輸局と労働基準監督機関との合同監査・監督

地方運輸局と労働基準監督機関が連携し、事業の適正な運営を確保し、過労運転防止等の輸送の安全を図るためのより効果的な指導を行う観点から、合同監査を実施

（タクシー事業については平成18年4月から、自動車運送事業全体について平成20年4月から実施）

自動車運送事業の合同監査・監督の実施状況(平成20年度上半期(4月～9月))

貸切バス 29件	タクシー 48件	トラック 28件	計 105件
----------	----------	----------	--------

○社会保険等の未加入状況等の通報制度

自動車運送事業者の社会保険及び労働保険への未加入状況について、地方運輸局が地方社会保険事務局又は都道府県労働局への通報を実施 《トラック事業は平成16年度、バス・タクシー事業は平成18年度から実施》

自動車運送事業者の社会保険等の未加入通報件数（件）

	社会保険	労働保険	合計
平成16年度	2,075	412	2,487
平成17年度	1,853	504	2,357
平成18年度	2,130	472	2,602
平成19年度	2,345	632	2,977

○社会保険等の未加入事業者対策の運用状況(トラック事業)

監査において確認された未加入事業者に対する関係機関への照会件数(平成20年7月～12月末)

社会保険照会件数	139件	労働保険照会件数	99件
----------	------	----------	-----

別表 6. 事後チェック機能の充実・強化（6）処分基準の強化

行政処分の概要

行政処分等の基準により、法令の条項ごとの処分量（日車）を定め、違反事項に応じた処分量を足し上げ、処分日車数を決定し、違反点数として管理（処分日車数10日車までごとに1点、違反点数の累積期間は3年）

1. 処分日車数の決定

道路運送法、貨物自動車運送事業法等の違反が確認されれば、行政処分等の基準に基づき、処分日車数（違反点数）を決定し、違反点数に応じて、車両の使用停止、営業所の事業停止、事業許可取消等の行政処分を実施

《参考》主な行政処分量（日車）

① 飲酒運転	初回違反： 80日車	再違反： 240日車
② 改善基準告示の未遵守	初回違反：最大40日車	再違反：最大120日車
③ 点呼の実施違反	初回違反：最大30日車	再違反：最大90日車

2. 行政処分

(1) 車両の使用停止 → 使用停止の車両数は、旅客事業にあつては運輸局ごとに、トラック事業にあつては処分日車数及び営業所の所属車両数に応じ全国一律に、規定

《旅客事業》関東運輸局（タクシー）の例

- ① 停止車両数 処分日車数を15で除して得た数（端数は切り上げ）
- ② 処分期間 処分日車数÷停止車両数

(2) 事業停止

次のいずれかに該当する場合には、最大6ヶ月の期間営業所における事業を停止

① 処分日以前3年間の累積点数と合わせて50点を超える場合

トラック事業にあつては、①の外

- ② 一の運輸局の管轄区域における累積点数が30点以下で270日車以上の処分日車数の場合
- ③ 一の運輸局の管轄区域における累積点数が31点以上で180日車以上の処分日車数の場合

（以下の場合においては、違反点数と関係なく事業停止の行政処分を実施）（平成18年8月以降実施）

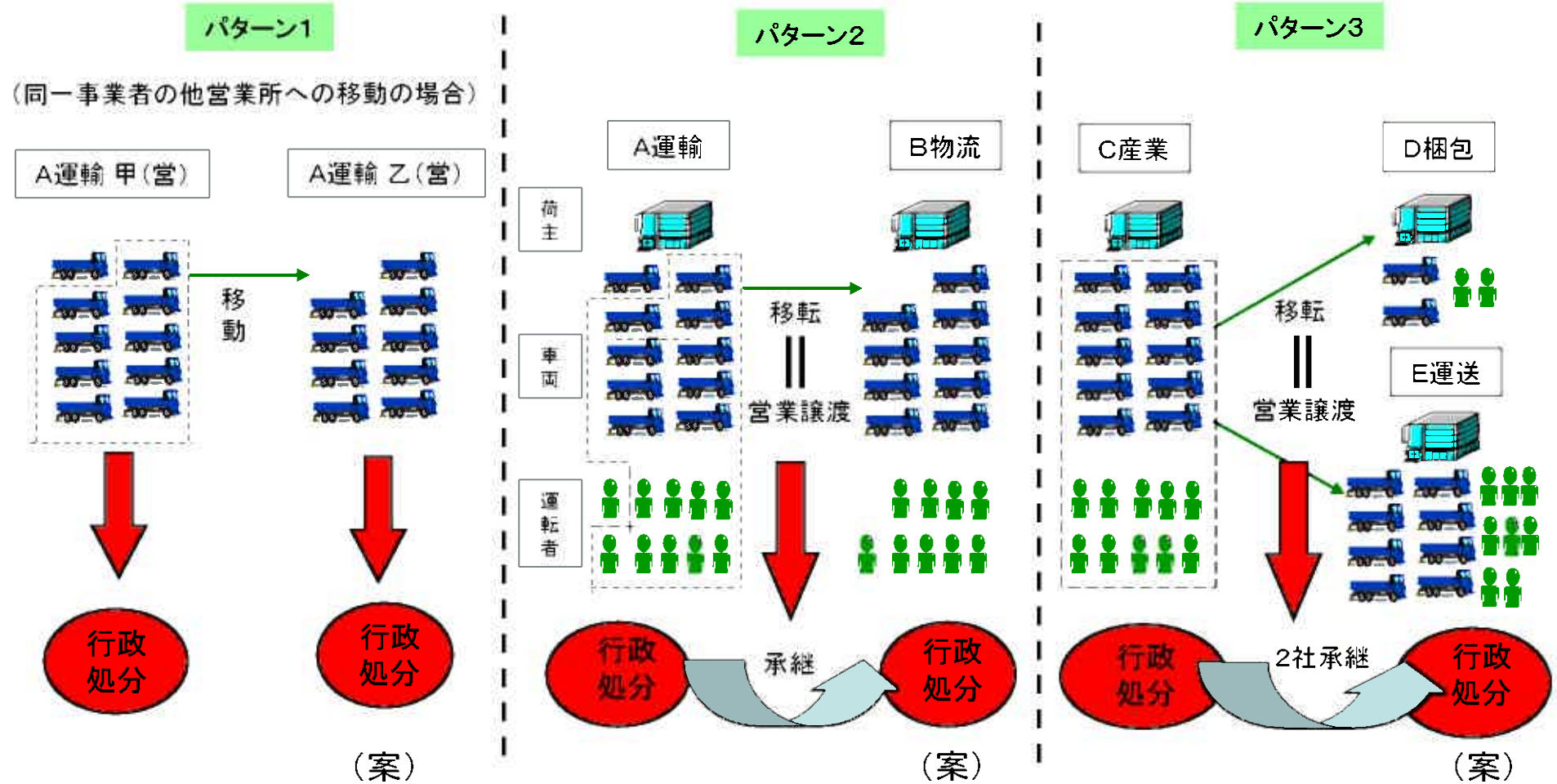
- ④ 事業者ぐるみで過労運転や酒酔い運転等の悪質違反を命じ又は容認していた場合（7日間の事業停止）
- ⑤ 事業用自動車の運転者が過労運転や酒酔い運転を伴う事故を引き起こした場合であつて、当該違反行為を防止するための事業者の措置が不十分であった場合（3日間の事業停止）

(3) 事業許可取消

処分日以前3年間の累積点数と合わせて80点を超える場合

別表 6. 事後チェック機能の充実・強化（7）処分逃れの防止①

処分逃れ対策



別表 6. 事後チェック機能の充実・強化（7）処分逃れの防止②

現行における処分基準

- 一般乗合旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について(抜粋)
 - 2. 法令違反に係る点数制度
 - (5) 一般乗合旅客自動車運送事業者たる法人の分割があったときは、分割により一般乗合旅客自動車運送事業を承継した法人は、分割前の法人の違反点数をそれぞれ承継するものとする。
 - (6) 一般乗合旅客自動車運送事業の一部の譲渡があったときは、譲渡人及び譲受人のそれぞれが譲渡人の違反点数を承継するものとする。
- 一般乗用旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について(抜粋)
 - 2. 法令違反に係る点数制度
 - (5) 一般乗用旅客自動車運送事業者たる法人の分割があったときは、分割により一般乗用旅客自動車運送事業を承継した法人は、分割前の法人の違反点数をそれぞれ承継するものとする。
 - (6) 一般乗用旅客自動車運送事業の分割譲渡があったときは、譲渡人及び譲受人のそれぞれが譲渡人の違反点数を承継するものとする。
- 貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について(抜粋)
 - 3. 違反点数制度
 - (5) 事業者たる法人の合併があったときは、合併後の法人は、合併前のそれぞれの法人の営業所に付されていた違反点数をすべて承継するものとする。
 - (6) 事業者たる法人の分割があったときは、分割により一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業を承継した法人は、承継した営業所の所在する管轄区域内の分割前の法人の営業所に付されていた違反点数をそれぞれ承継するものとする。
 - (7) 上記(5)及び(6)の規定は、一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業の譲渡し、譲受け及び相続の場合に準用する。

参考：建設業における処分逃れ対策

- 「建築業者の不正行為等に対する監督処分の基準（通達）」（抄）
 - 7. 不正行為等を行った企業に合併等があったときの監督処分
不正行為等を行った建設業者（以下「行為者」という。）に不正行為等の後、合併、会社分割又は営業譲渡があった場合で、行為者の営業を承継した建設業者（以下「承継者」という。）の建設業の営業が、行為者の建設業の営業と継続性及び同一性を有すると認められるとき。
 - ① 行為者が当該建設業を廃業している場合には、承継者に対して監督処分を行う。
 - ② 行為者及び承継者がともに当該建設業を営んでいる場合には、両社に対して監督処分を行う。

別表 7. 車両の安全対策（1）アルコール・インターロック装置の普及①

アルコール・インターロック装置に関する検討会 最終とりまとめ概要（平成19年12月26日）

1. 呼気吹込式のアルコール・インターロック装置の技術指針案

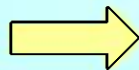
① 自動車に任意に備える場合の技術指針案を策定

今後、政府の進める常習飲酒運転者対策に関する検討の状況や各種検証等を踏まえて最終化



任意装備車両の普及・促進を期待

② 常習者対策として活用する場合の追加的要件を特定



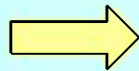
常習者対策での活用方策を引き続き検討



（呼気吹込式のアルコール・インターロック装置）

2. 呼気吹込式以外の飲酒運転防止技術

① 技術開発の方向性を提示

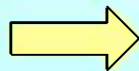


新技術の開発促進を期待

② 他システムとの連携方策等を提示

(イ)本人確認のための顔画像とアルコール検知器等を組み込んだ運行管理システムと、盗難防止対策などで活用されている遠隔操作でエンジンをロックできる装置を併せて使用するアイデアを提示

(ロ)本人確認が難しい臭気センサーをトラック車室内で早期実用化するなどのアイデアを提示



アイデア提示による早期実用化を期待



（日産が開発中の飲酒運転防止コンセプトカー）

3. その他

装置の普及のため、ニーズ等を踏まえながら、適合品をユーザーが容易に識別できるよう、装置の認定制度などの構築について検討

別表 7. 車両の安全対策 (1) アルコール・インターロック装置の普及②

呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置の技術指針の概要

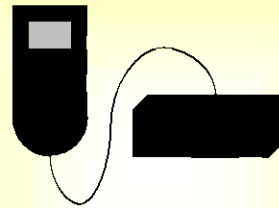
一般要件



電気妨害を
生じない!

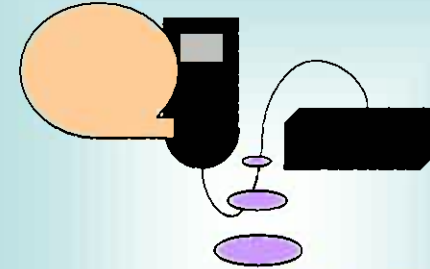
- ・製造者名、型式、製造番号等の表示を付記
- ・測定に必要な呼気量、アルコール濃度設定値は任意に設定可能 等

較正・整備要件



- ・取扱説明書、整備説明書等の要件
- ・較正間隔、整備間隔は180日以上
- ・メンテナンスの環境整備に配慮すること 等

ごまかし防止要件



風船、フィルターを通した
空気などでロックを解
除しない!

耐久性能要件

機能試験

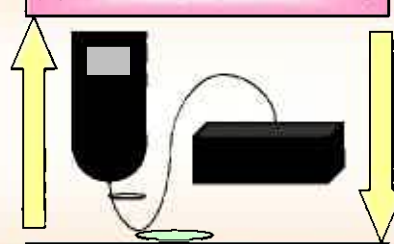
3分以上の間隔
で連続10回
試験ガス吹込み



エンジンが10回
ともロック!

温度試験

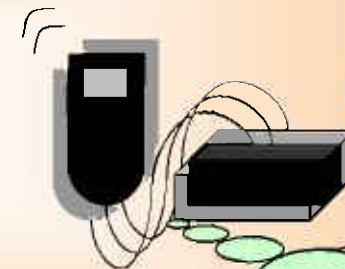
高温(+85または+125℃)



低温(-45℃)

高温・低温でも性能確保!

振動試験



振動を加えて
も性能確保!

その他、
・電気試験、落
下試験、防塵・
防水性能試験、
圧力に関する試
験等を規定

別表 7. 車両の安全対策（2）衝突被害軽減ブレーキの普及促進

衝突被害軽減ブレーキ補助について

目的

大型トラックの事故は、多数の車両を巻き込み、多数の死傷者数を出す悲惨な事故となることが多く、その対策が急務となっている。

大型トラックの事故の約55%は、追突事故であり、これによる死亡事故率は、乗用車に比べ約12倍高くなっている。このような中、先進技術を駆使し、我が国において世界で初めて実用化された追突事故の被害軽減に有効な衝突被害軽減ブレーキの早期普及を図るため、平成19年度より補助制度を開始。

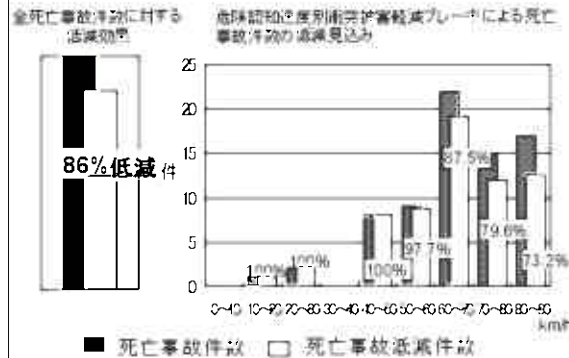
補助概要

補助対象：衝突被害軽減ブレーキを装備した事業用大型トラック（車両総重量8トン以上）
補助率：衝突被害軽減ブレーキの装置価格の1/2

衝突被害軽減ブレーキの効果

大型トラックに衝突被害軽減ブレーキを装備し、衝突速度を20km/h下げることにより、**被追突車両の乗員の死亡件数を約9割※減らすことが可能と推計**

※ 危険認知速度別衝突被害軽減ブレーキによる死亡事故件数の低減見込み



衝突被害軽減ブレーキの概要

● 先行車両に近づく場合



ミリ波レーダーがつねに前方の状況を検知。



ドライバーが前方の車両に気づかない場合は、音によりドライバーにブレーキ操作を行うように促す。



追突する若しくは追突の可能性が高いとコンピュータが判断すると、ブレーキを作動。

最近の大型トラックの主な追突事故例

発生日時	場所	死亡者数	負傷者数
2006年 2月22日	兵庫県神崎郡 中国自動車道	2名	11名
2006年 8月23日	岐阜県土岐市 中央自動車道	1名	9名
2007年 5月8日	広島県三原市 山陽自動車道	2名	19名
2007年 8月5日	徳島県徳島市 国道11号線	0名	20名
2007年 8月10日	大阪府高槻市 名神自動車道	1名	7名
2007年 9月22日	愛知県岡崎市 東名自動車道	2名	3名

別表 7. 車両の安全対策（3）新たな予防安全技術の普及促進①

トラック・バスメーカーによる実用化ASV技術一覧

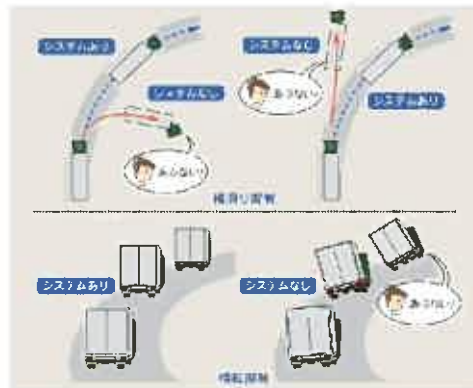
ASVの共通名称	(通称名)	ASV機能区分	メーカー	各社の名称
1 高輝度前照灯	H I D	知覚機能の拡大	いすゞ自動車（株）	ディスチャージヘッドランプ
			日産ディーゼル工業（株）	ディスチャージヘッドライト
			日野自動車（株）	ディスチャージド・ヘッドランプ
			三菱ふそうトラック・バス（株）	ディスチャージドヘッドライト
2 後方視界情報提供装置	バックカメラ	情報提供	いすゞ自動車（株）	バックアイカメラ&モニター
			日産ディーゼル工業（株）	- セーフティビジョン（後方視界補正装置） - バックアイカメラ&モニタ
			日野自動車（株）	バックカメラ
			三菱ふそうトラック・バス（株）	- バックモニター、セーフティビジョン - バックアイカメラ&モニタ
3 車両周辺障害物情報提供装置	周辺ソナー	情報提供	いすゞ自動車（株）	- バックセンサー - ソナーシステム
			日野自動車（株）	近接センサー
4 後側方視界情報提供装置	後測方カメラ	情報提供	いすゞ自動車（株）	- バックアイカメラ&モニター+左方視界カラーカメラ付き（バス）
			日野自動車（株）	左後測方補正カメラ
			三菱ふそうトラック・バス（株）	セーフティビジョン
5 タイヤ空気圧注意喚起装置	タイヤ空気圧警報	注意喚起	日野自動車（株）	タイヤ空気圧モニター
6 ふらつき注意喚起装置	ふらつき警報	注意喚起	いすゞ自動車（株）	運転中振動モニター
			三菱ふそうトラック・バス（株）	MCS-III（運転注意モニター） [Mitsubishi Driver's Attention Monitoring System] - ミリ波車間レーダ（トラック） - 車間距離警報装置（バス）
7 車間距離警報装置	車間距離警報	警報	いすゞ自動車（株）	- ミリ波車間レーダ（トラック） - 車間距離警報装置（バス）
			日産ディーゼル工業（株）	トラフィックアイ
			日野自動車（株）	ニューセーフティアイ
			三菱ふそうトラック・バス（株）	ディスタンスウォーニング（車間距離警報装置）
8 車線逸脱警報装置	車線逸脱警報	警報	日野自動車（株）	車線逸脱警報装置
			三菱ふそうトラック・バス（株）	MCS-III（運転注意モニター） [Mitsubishi Driver's Attention Monitoring System]
9 前方障害物衝突被害軽減制御装置	衝突被害軽減ブレーキ	警報 事故回避支援制御	いすゞ自動車（株）	ブリクラッシュブレーキ
			日産ディーゼル工業（株）	トラフィックアイブレーキ
			日野自動車（株）	ブリクラッシュセーフティシステム
10 定速走行・車間距離制御装置	高速ACC	注意喚起 運転負荷軽減制御	いすゞ自動車（株）	ミリ波車間クルーズ
			日産ディーゼル工業（株）	- トラフィックアイクルーズ - トラフィックアイクルーズII（主ブレーキ制御付）
			日野自動車（株）	スキャンニングクルーズ
			三菱ふそうトラック・バス（株）	車間距離保持機能付オートクルーズ
11 車両横滑り時制動力・駆動力制御装置	EVSC	運動性能向上制御	いすゞ自動車（株）	IESC (ISUZU Electronic Stability Control)
			日産ディーゼル工業（株）	NDSC (Nissan Diesel Stability Control)
			日野自動車（株）	- RSA (Roll Stability Assist) - VSC (Vehicle Stability Control)
12 車輪スリップ時制動力・駆動力制御装置	トラクションコントロール付ABS	運動性能向上制御	いすゞ自動車（株）	ASR (アンチ・スリップ・レギュレーター)
			日産ディーゼル工業（株）	ASR
			日野自動車（株）	ASR
			三菱ふそうトラック・バス（株）	ASR (アンチ・スリップ・レギュレーター)

別表 7. 車両の安全対策（3）新たな予防安全技術の普及促進②

ASV技術普及状況一覧

区分	項目	通称名	平成17年		平成18年		平成19年	
			装着台数	総生産台数	装着台数	総生産台数	装着車台数	総生産台数
大型	1 高輝度前照灯	HID	67,328	167,570	49,089	180,937	54,752	135,853
	2 後方視界情報提供装置	バックカメラ	4,670		9,870		10,704	
	3 車両周辺障害物情報提供装置	周辺ソナー	207		259		29	
	4 後側方視界情報提供装置	後側方カメラ	0		0		168	
	5 タイヤ空気圧注意喚起装置	タイヤ空気圧警報	29		42		33	
	6 ふらつき注意喚起装置	ふらつき警報	2,330		5,386		8,300	
	7 車間距離警報装置	車間距離警報	7,627		6,271		9,703	
	8 車線逸脱警報装置	車線逸脱警報	190		4		2,026	
	9 前方障害物衝突軽減制御装置	衝突被害軽減ブレーキ	—		85		466	
	10 定速走行・車間距離制御装置	高速ACC	7,407		5,960		16,067	
	11 車両横滑り時制動力・駆動力制御装置	EVSC	3,847		4,433		3,384	
	12 車輪スリップ時制動力・駆動力制御装置	トラクションコントロール付きABS	—		38,869		65,642	

EVSC(Electronic Vehicle Stability Control)



ふらつき注意喚起装置

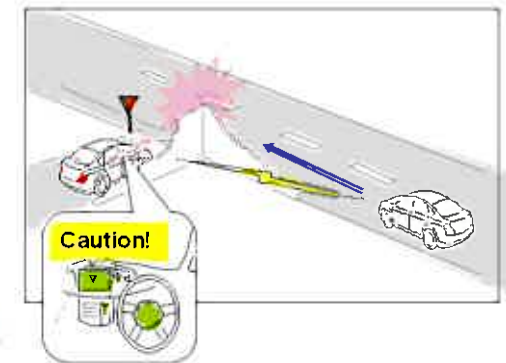


車線逸脱防止警報



図は説明のため強調されています。

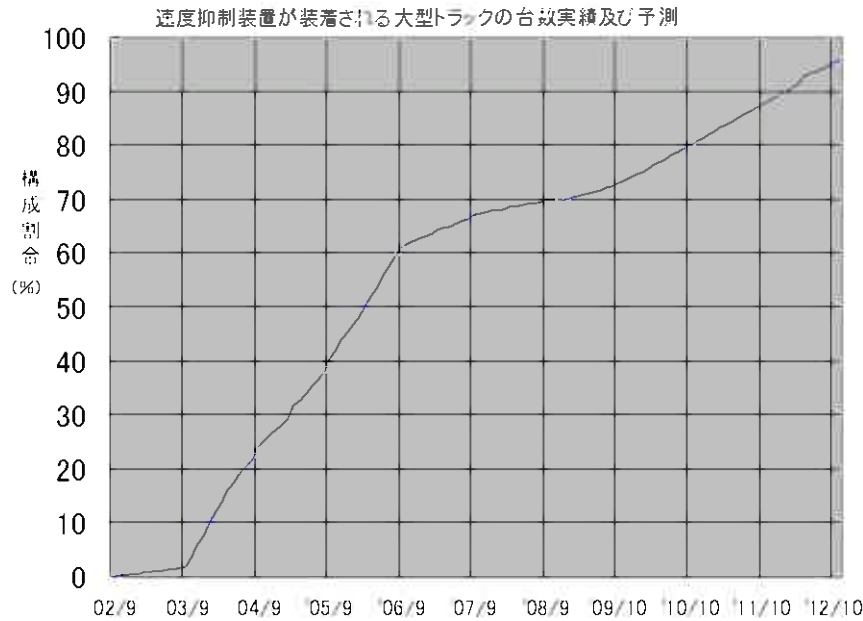
車車間通信による安全運転支援システムの例



別表 7. 車両の安全対策（4）スピードリミッターの不正改造の防止

速度抑制装置の普及状況

◆速度抑制装置の普及状況



SLDの装着台数(実績)
 ※自動車検査証に「速度抑制装置付」
 の記載のある大型トラック

平成19年	1月末	約504千台
	2月末	約508千台
	3月末	約515千台
	4月末	約517千台
	5月末	約520千台
	6月末	約524千台
	7月末	約527千台
	8月末	約531千台
	9月末	約535千台
	10月末	約537千台
	11月末	約540千台
	12月末	約542千台
平成20年	1月末	約544千台
	2月末	約545千台
	3月末	約549千台
	4月末	約550千台
	5月末	約551千台
	6月末	約553千台
	7月末	約554千台
	8月末	約555千台
	9月末	約558千台
	10月末	約558千台
	11月末	約559千台
	12月末	約560千台

関連新聞記事 (H20.2.2)

速度制限装置 装着を
 府警など初の取り締まり

臨時検問所でリミッターの有無を確認された大型トラック(京都市伏見区・天神橋南インター)。

京都市警高速道路交通 装置を解除した違法な警察隊や近畿運輸局など 大型トラックの本格的な一日夜、名神高速道路 取り締まりを初めて行っ 京都南インター(京都市) 伏見区)などで、入ピー 大型トラックの大半は リミッター(速度制限 二〇一〇年九月以降、時 調べた。

速九十以上の速度が出ないようするリミッターの装着が義務付けられている。しかし同局京都運輸支局には、九十キロを超過して走行する大型トラックの情報が多く寄せられており、府警などが取り締まりに乗り出した。

南インターでは、まず過積載などの疑いのある大型トラックを近く臨時検問所に呼び込み、京都運輸支局の検問員がリミッターの改造の有無などを調べた。本線でも時速百以上で走っている大型トラックを覆面パトカーが発見し、検問所

別表 8. 整備の充実・強化（1）車輪脱落事故等の再発防止

大型車のホイールボルト折損による車輪脱落事故について

- 車輪脱落事故防止に関し、過去から点検整備の実施等の注意喚起を実施
- 平成20年4月にも東名高速道路で大型車の車輪脱落事故(死者1名、負傷者7名)が発生



主な対策

- 平成16年4月 大型車の車輪脱落事故の多発を受け、
 - ・自動車メーカー、自動車使用者(運送事業者等)、整備事業者等に対し、緊急点検を指示。
 - ・「大型車のホイールボルト折損による車輪脱落事故に係る調査検討会」を設置。短期的な対策と中長期的な対策を検討。

- 平成16年12月 ～
 - ・調査検討会のとりまとめを受け、短期的対策として「再発防止のための注意事項等」を自動車使用者に周知徹底する等の措置を実施。

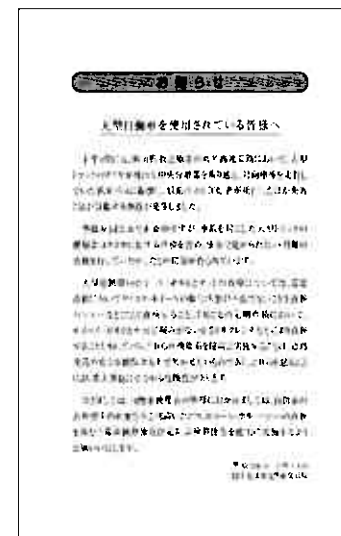
- ・その後も中長期的対策として「大型自動車の車輪脱落事故防止に係る啓発活動連絡会」の設置(平成18年9月)、自動車点検基準の改正(平成19年4月施行)等の措置を順次実施。

- 平成20年4月 東名高速道路における死傷事故を受け、
 - ・点検整備に関する注意喚起について、運送事業者等への通知及び国交省HPへの掲載。

- ・チラシ(45万部)を作成。運送事業者に加え、産業廃棄物、砕石等の業界にも周知。

さらに、平成20年9～10月の自動車点検整備推進運動の強化月間においても重点点検の実施、ポスター・リーフレットによる周知を行った。

《通知及びHPへの掲載》



《自動車点検整備推進運動におけるリーフレット》



別表 8. 整備の充実・強化（2）整備管理の徹底①

点検整備制度

自動車の使用者(自動車運送事業者)は、点検・整備をすることにより、自動車を保安基準に適合するよう維持しなければならない。

日常点検整備

- ・自動車の使用者又は自動車を運行する者は、1日1回、その運行の開始前において、日常点検をし、必要な整備をしなければならない。

定期点検整備

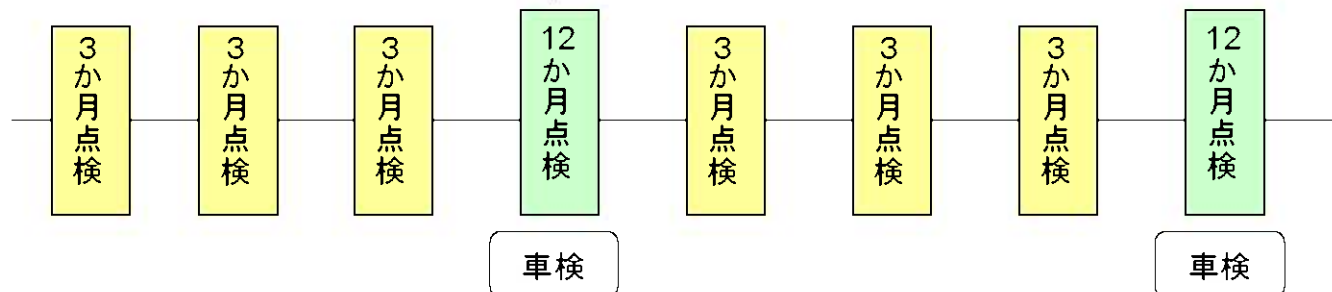
- ・自動車の使用者は、定期的に点検をし、必要な整備をしなければならない。

《事業用自動車の定期点検時期と点検項目数》

点検時期	点検項目数
3か月ごと(3か月点検)	47項目(注)
12か月ごと(12か月点検)	96項目(注)

注)自動車点検基準に基づく点検項目を足し上げた数で、車種、走行距離等により点検項目数が異なる。

《事業用自動車の定期点検周期のイメージ》



別表 8. 整備の充実・強化（2）整備管理の徹底②

○ 整備管理が不十分であることによる事故が少なからず発生していることから、事業者の責任における整備管理をより徹底し、整備管理者の位置づけを強化するため、整備管理者制度等について改正を行った。
（平成19年7月、9月）

- ① 整備管理者の外部委託の禁止
- ② 整備管理者解任命令の効果的発動
- ③ 整備管理者資格要件の見直し
- ④ 補助者の明確化
- ⑤ 記録の営業所への保管
- ⑥ 行政処分基準の見直し

○ 定期点検整備実施率（平成19年度調査）

バス	91.0%
ハイタク	91.6%
トラック（8 t 以上）	53.1%
トラック（8 t 未満）	54.3%

○ 整備管理者（選任後）研修実施状況（19年度）

研修受講対象者数	60,882人
受講者数（割合）	37,495人（61.6%）
研修実施回数	269回
研修実施者	運輸局及び運輸支局
研修内容	関係法令、車両故障事故事例、自動車技術の進歩・使用実態の変化に伴う車両管理の手法等

例）定期点検整備等の未実施（1台の車両の1年間の未実施回数）

①未実施 <u>2回以下</u> ②未実施 <u>3回</u> ③未実施 <u>4回以上</u> （ <u>12か月点検も含める</u> ）	警告 3日×違反車両数 5日×違反車両数
---------------------------------------------------------------------------------	----------------------------



①未実施 <u>1回</u> ②未実施 <u>2回</u> ③未実施 <u>3回以上</u> ○ <u>12か月点検未実施</u>	警告 3日×違反車両数 5日×違反車両数 <u>5日×違反車両数</u>
--------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------

○法人タクシー事業者ランク評価制度について

東京タクシーセンターにおいて、より良質なタクシーサービスの提供を促進するため、平成13年10月1日より、タクシー事業者ランク評価制度を導入・実施。

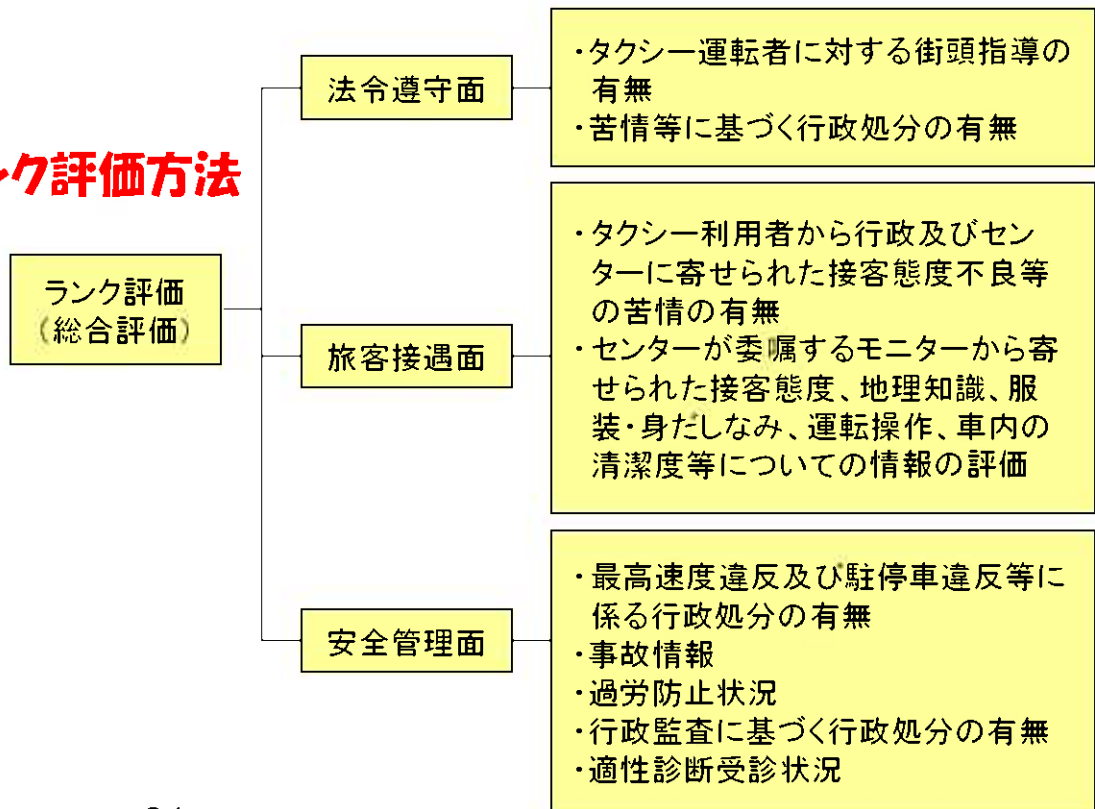
東京の法人タクシー事業者（多摩地区を除く）について、接客サービスに関する情報や安全に関する情報及び事業者の法令遵守に関する情報を東京タクシーセンターにおいて収集し、評価を実施。具体的な評価方法は、客観性及び透明性の確保のため数値化による評価方式を採用し、4段階で分類。

利用者への情報提供手段として、AAランク及びAランクの事業者の車両にはステッカーで表示するとともに、東京タクシーセンターのホームページに掲載することにより公開。



車両表示ステッカー

ランク評価方法



18年度評価結果

ランク分類	評価点数	事業者数
AAランク	90点以上	95社
Aランク	76～89点	105社
Bランク	61～75点	76社
Cランク	60点以下	34社

○個人タクシー事業者認定制度について

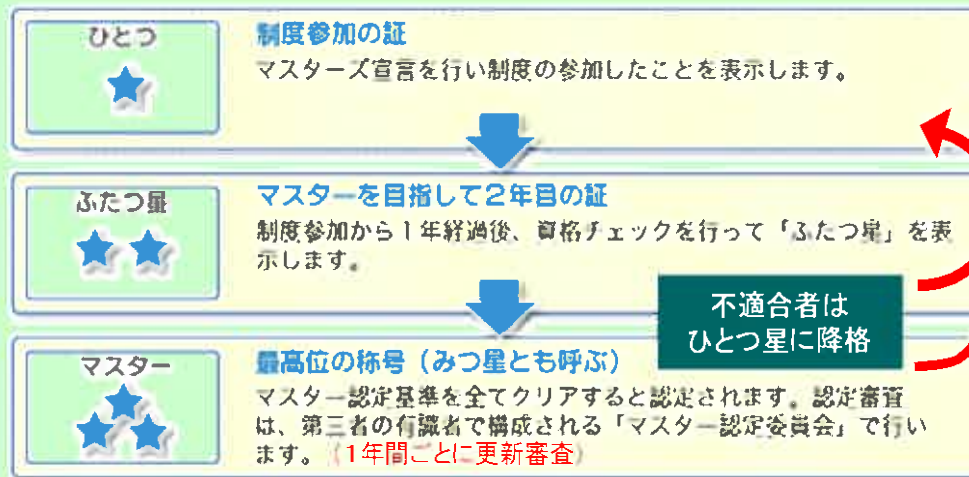
個人タクシー事業者認定制度

全国個人タクシー協会において、高品位のサービスを提供する事業者に対し、ひとつ星、ふたつ星の認定を経て、マスター（みつ星）として認定。

認定基準

- ・道路運送法や道路交通法等の違反がないこと。
 - ・利用者からの苦情による所属団体の処分を受けていないこと。
 - ・安全運転に関して適切な取組を行っていること。
- など

★マスター認定までのしくみ



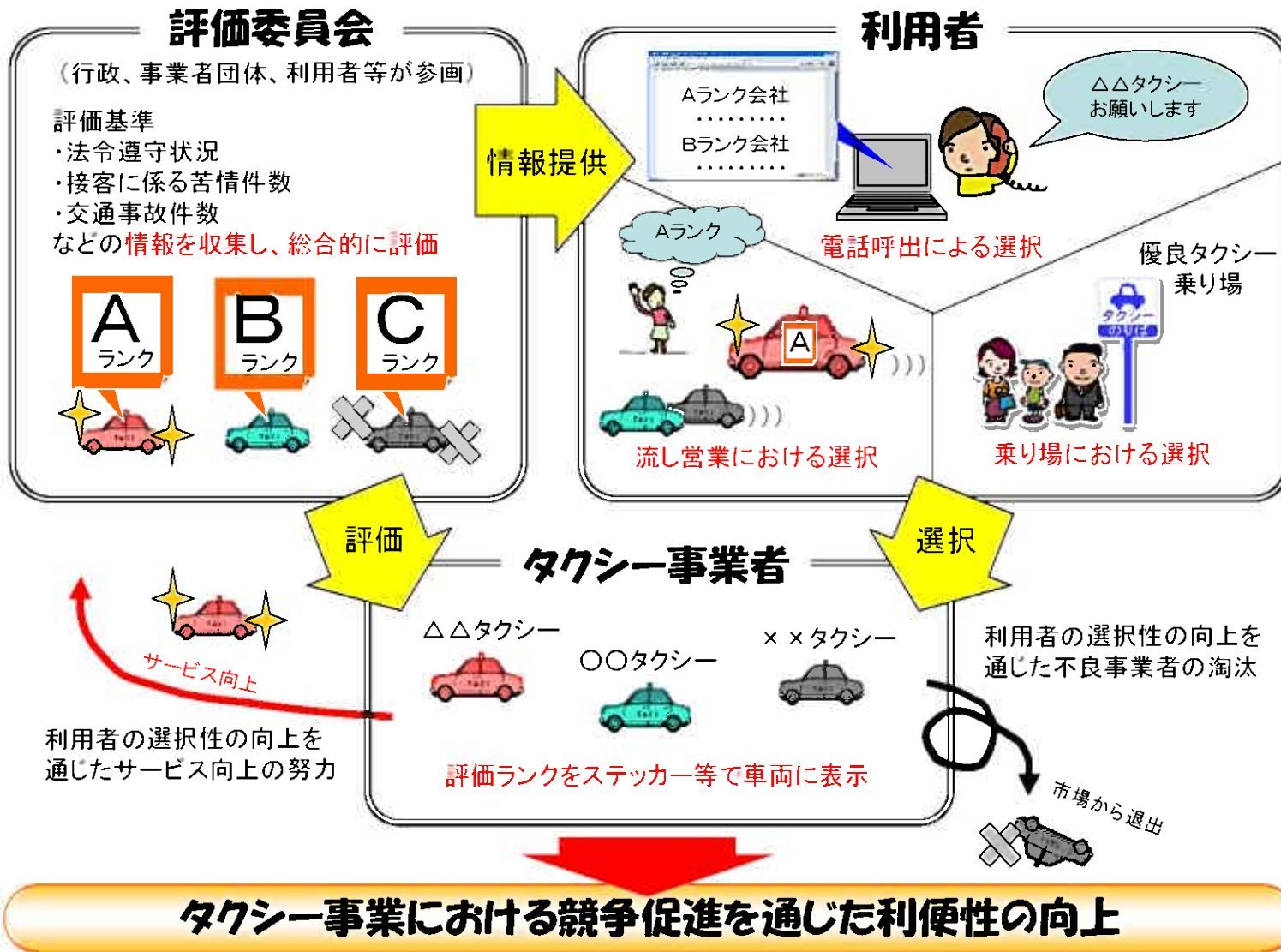
マスター屋上表示灯



○タクシー事業の構造改善に関する調査について

21年度予算額:15百万円

【イメージ】



○優良タクシー乗り場について

交通政策審議会自動車交通部会の「タクシーサービスの将来ビジョン報告書」において、利用者がタクシーを選択できる環境整備として、乗り場の差別化について提言されたこと等から、平成20年3月6日、東京タクシーセンターが全国初の「優良タクシー乗り場」を新橋駅東口に設置・運用を開始。



1日当たりの稼働状況

区分	3月	4月	5月
優良	395 31.4%	484 38.0%	511 41.0%
一般	862 68.6%	791 62.0%	734 59.0%
合計	1,257 100.0%	1,275 100.0%	1,245 100.0%

入構可能な車両

道路運送法や道路交通法等の違反がない等により優良運転者と認められたタクシー



優良運転者表彰
を受けた運転者



マスター(みつ星)の認定
を受けた個人タクシー

タクシーサービスの将来ビジョン報告書(抜粋)

○乗り場整備の促進と乗り場の差別化

流し地域は、利用者がタクシーを選択することが困難であるが、乗り場が整備され一定のルールが確立されていれば、ある程度タクシーを選択することが可能となる。このため、行政機関や施設管理者等と連携を図りつつ、県のタクシー協会等において乗り場の整備を積極的に行うとともに、例えば、近距離乗り場と中・遠距離乗り場を分けたり、事業者ランク制による優良事業者・運転者が優先的に駅前などの好位置にある乗り場に乗り入れ可能とする、あるいは、禁煙車両のみの乗り場を設定する、といった措置を産業界において検討し、可能なところから導入することが望ましい。

○ 行政処分状況の公表

タクシー事業者など一般旅客自動車運送事業者の法令違反について、道路運送法等に基づく許可の取消し等を受けた事業者名及び処分内容等を公表することにより、利用者等による事業者の選択を可能として利用者の保護に資するとともに、事業の健全な発達及び輸送の安全確保に資することを目的に、平成14年2月より公表。

公表基準の概要

1. 公表主体

地方運輸局及び本省自動車交通局により実施。

2. 公表範囲

タクシー事業者の場合、車両停止以上の処分を受けた事業者。

3. 公表内容

- (1) 処分年月日
- (2) 事業者名
- (3) 事業者及び処分に係る営業所の所在地
- (4) 処分の内容
- (5) 主な違反条項
- (6) 監査実施の端緒及び違反行為の概要
- (7) 処分により付された違反点数及び事業者の累積点数

4. 公表時期及び方法

地方運輸局では行政処分の都度、報道機関等へ資料提供。本省自動車交通局では毎月、その前月の行政処分の情報について、ホームページで公表。

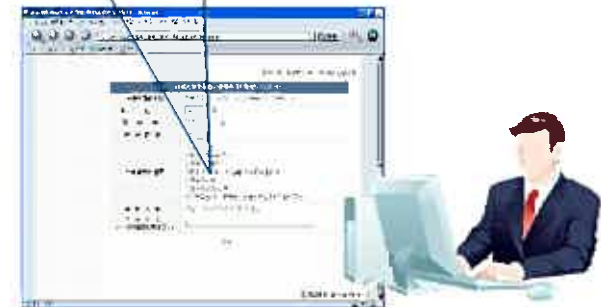
平成14年4月分までのデータが検索可能です

行政処分事業者の検索条件を指定してください

自動車運送事業	<input checked="" type="radio"/> 全て <input type="radio"/> タクシー <input type="radio"/> 貸切バス
年 度	全て
運 輸 局	全て
都 道 府 県	全て
行政処分の種類	<input checked="" type="radio"/> 全て <input type="radio"/> 乗客の安全確保命令 <input type="radio"/> 事業改善命令 <input type="radio"/> 自動車その他の輸送装置の使用禁止処分 <input type="radio"/> 事業停止処分 <input type="radio"/> 免許の取り消し処分 <input type="radio"/> たばこ等（※一般乗合旅客自動車運送事業者に限る）
違反点数	<input checked="" type="radio"/> 全て <input type="radio"/> 10点未満 <input type="radio"/> 10点以上
事業者名 (ヨミガナ検索も可能です)	<input type="text"/>

検索

ホームページ上で事業者の
検索が可能



○「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会」について

1. 背景・目的

「貸切バスに関する安全等対策検討会」報告において、「安全等に対する取り組みを、どの事業者が適切に行っているか利用者から見た場合に不明で、質の良い事業者が選ばれるとは限らない」、「安全性等の質よりも運賃の高低が優先される場合がある」といった問題点への対応として、貸切バス事業者を選択できる仕組みの構築（事業者評価の実施）について提言された。

この提言を踏まえ、利用者が優良な貸切バス事業者を選択できるよう、貸切バス事業者の安全性や安全に対する取組状況等について評価・公表する制度の検討を行う。

2. 検討委員会メンバー

学識経験者、消費者、貸切バス事業者、旅行業者、両業界団体、労働組合、国土交通省

3. 主な検討内容

- (1) 評価・認定基準について（評価項目、認定方法、有効期間等）
- (2) 評価・認定の実施主体及び実施方法について（実施主体に求められる要件、実施主体、実施方法）
- (3) 利用者への情報提供方法について（利用者に対する効果的な情報提供のあり方）

4. スケジュール

- ・第1回（平成20年 9月25日）：他事業における評価制度の報告、事業者等アンケート等の検討、今後の進め方
- ・第2回（平成20年11月27日）：アンケート等・重大事故分析結果の報告、評価・認定基準の検討、試行方法の検討
- ・第3回（平成21年 1月28日）：試行結果の報告、実施主体に求められる要件及び実施方法の検討
- ・第4回（平成21年 2月26日）：情報提供方法の検討、とりまとめ（案）
- ・第5回（平成21年 3月13日）：最終とりまとめ